

- 7) von den Stadträthen und Stadtverordneten zu Marienberg und Wolkenstein;
- 8) von dem Rathe und den Stadtverordneten zu Zschopau;
- 9) von dem Stadtrathe und den Stadtverordneten zu Döbeln;
- 10) von dem Stadtrathe zu Mittweida;
- 11) von dem Rathe, den Stadtverordneten und größeren Bürgerausschüsse,
dem Vorstande des Industrievereines für das Königreich Sachsen,
dem Vorstande des Handwerkervereines,
dem Vorstande des Fabrik- und Handelsstandes,

zu Chemnitz;

welche sämmtlich die ungleich größere Wichtigkeit der Linie Riesa-Chemnitz vor der Zwickau-Chemnitz sowohl für die zunächst von ihnen vertretenen, als für die allgemeinen Landesinteressen auseinandersetzen und die Kammern bitten, vorzugsweise diese Linie bei der hohen Staatsregierung zu bevorzugen.

In demselben Sinne hat sich eine am 30. Juni vorigen Jahres von Sr. Majestät dem Könige empfangene Deputation der städtischen Communen zu Annaberg, Chemnitz, Döbeln, Frankenberg, Hartha, Hohenstein, Marienberg, Mittweida, Stollberg, Wolkenstein und Zschopau, des Industrievereines für das Königreich Sachsen, des Fabrik- und Handelsstandes zu Chemnitz und des Handwerkervereines daselbst bei Ueberreichung einer Denkschrift verwendet, von welcher letzteren die Mitglieder der jetzt versammelten Stände einen Abdruck empfangen haben.

Für die Linie Zwickau-Chemnitz ist keine Petition eingegangen. Die vorige Ständeversammlung hat in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 den Wunsch ausgesprochen, daß die einerseits nach Baiern, andererseits nach Schlessen und Böhmen herzustellenden und mit der leipzig-dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzenden Eisenbahnlinien, soweit thunlich, das Innere des Landes durchschneiden möchten und zugleich den Antrag gestellt,

daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe ohnehin nicht etwa berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn, unter gleichen Voraussetzungen (hinsichtlich der Staatsbetheiligung) in geeignete Verbindung gesetzt werde.

Es spricht sich hierin das Anerkenntniß der Nothwendigkeit der Verbindung des Erzgebirges mit den nach dem Auslande führenden wichtigsten Bahnen aus, und wenn diese damals zunächst in nördlicher und südwestlicher Richtung in Frage waren, so lag es in der Natur der Verhältnisse, daß die Stände sich vorzugsweise für eine Verbindung in dieser Richtung aussprachen. Es haben aber seitdem sich die Umstände ganz wesentlich verändert; das Zustandekommen eines österreichischen Eisenbahnsystems und dessen Verbindung mit der leipzig-dresdner Bahn, so wie die kaum noch zu bezweifelnde baldige Einmündung einer oberlausitz-schlesischen Bahn in die leipzig-dresdner Linie verstärken unverkennbar bei Weitem das Gewicht der schon damals aufgestellten Gründe für eine directe Verbindung des Erzgebirges mit derselben wichtigen Linie.

Die Deputation muß nach reiflichster Erwägung aller vorstehenden Gründe anerkennen, daß die Verbindung des Erzgebirges mit Leipzig und Dresden, mit der sächsisch-

schlesischen Eisenbahn, mit dem österreichischen Eisenbahnsysteme, mit der großen Wasserstraße des Landes, der Elbe, mehr im Interesse des Landes liege, als die Verbindung mit Leipzig und der sächsisch-baierischen Linie und den zwickauer Kohlengruben allein.

Die Deputation glaubt hierbei noch eines Einwandes gedenken zu müssen, der gegen die Linie Riesa-Chemnitz oft erhoben worden ist. Man hat gesagt: wenn einmal dieser Tract gebaut sei, werde derjenige Chemnitz-Zwickau von selbst nachfolgen und damit aller der Nachtheil für Leipzig und die sächsisch-baierische Eisenbahn eintreten, dessen die Deputation weiter oben in Beziehung auf die Linie Zwickau-Riesa gedacht hat.

Die Mehrheit der Deputation hat die Ansicht, daß mit ganz gleichem, ja größerem Rechte eine solche Befürchtung rücksichtlich des Tractes Zwickau-Chemnitz ausgesprochen werden könnte; denn sollten künftige Verhältnisse so mächtig auf das Zustandekommen der ganzen Linie Zwickau-Riesa wirken, so würde, ist Chemnitz-Zwickau schon gebaut, die Linie Chemnitz-Riesa gewiß leichter noch nachgebaut werden, als, wenn diese schon besteht, die Linie Chemnitz-Zwickau. Die Million Thaler, welche dazu mehr erforderlich wäre, würde sicher kein Behinderungsgrund sein, da unverkennbar von diesem Tracte ein im Verhältnisse des Anlagekapitals höherer Ertrag zu erwarten steht.

Die ganze Befürchtung läßt sich in den Satz zusammenfassen: wenn man die minder wichtige Bahnstrecke zunächst baue, werde die wichtigere von selbst nachfolgen. Da nun die Mehrheit der Deputation nach obigen Auseinandersetzungen die Linie Chemnitz-Riesa für die wichtigere halten muß, so folgt daraus, daß sie jene Befürchtung, wenn die letztere Linie zunächst gebaut wird, nicht theilen, sie vielmehr erst dann hegen könnte, wenn man nicht mit dem Baue des Tractes Chemnitz-Zwickau begänne.

Uebrigens hat die Mehrheit der Deputation weiter oben schon einen Antrag sich vorbehalten, der jene Befürchtung wesentlich beseitigen würde, und wird sich gestatten, bei den Schlufsanträgen darauf zurückzukommen.

Nach allem Vorstehenden giebt die Deputation unter ausdrücklicher Zustimmung der ersten Deputation ihr Gutachten dahin ab:

daß unter den vorgeschlagenen Bahnlinien
Zwickau-Chemnitz,
Riesa-Chemnitz,

der letzteren im Interesse des Landes der Vorzug zu geben sei.

Zu d.

Das von einer Anzahl Privatpersonen bei der hohen Staatsregierung bevorwortete Project einer Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Dresden über Freiberg, zu Erhaltung des alten Straßenzuges über Freiberg, zu Sicherung der Vortheile des wichtigen Verkehrsmittels für jene bedeutende Stadt mit ihren Bedürfnissen an Ab- und Zufuhr für den Bergbau und zu Wahrung der Interessen des östlichen Erzgebirges überhaupt, geht von der in dem betreffenden Memorialie ausdrücklich ausgesprochenen Voraussetzung aus, daß die Verbindung des Erzgebirges mit Leipzig und dem nördlichen Deutschland über Zwickau und mittelst der sächsisch-baierischen Eisenbahn werde hergestellt werden. Da die Mehrheit der Deputation aus den weiter oben entwickelten überwiegenden Gründen gegen die Richtung von Chemnitz nach Leipzig mittelst der sächsisch-baierischen Bahn sich erklären müssen, so folgt daraus schon, daß sie auch die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden nicht bevorworten kann,